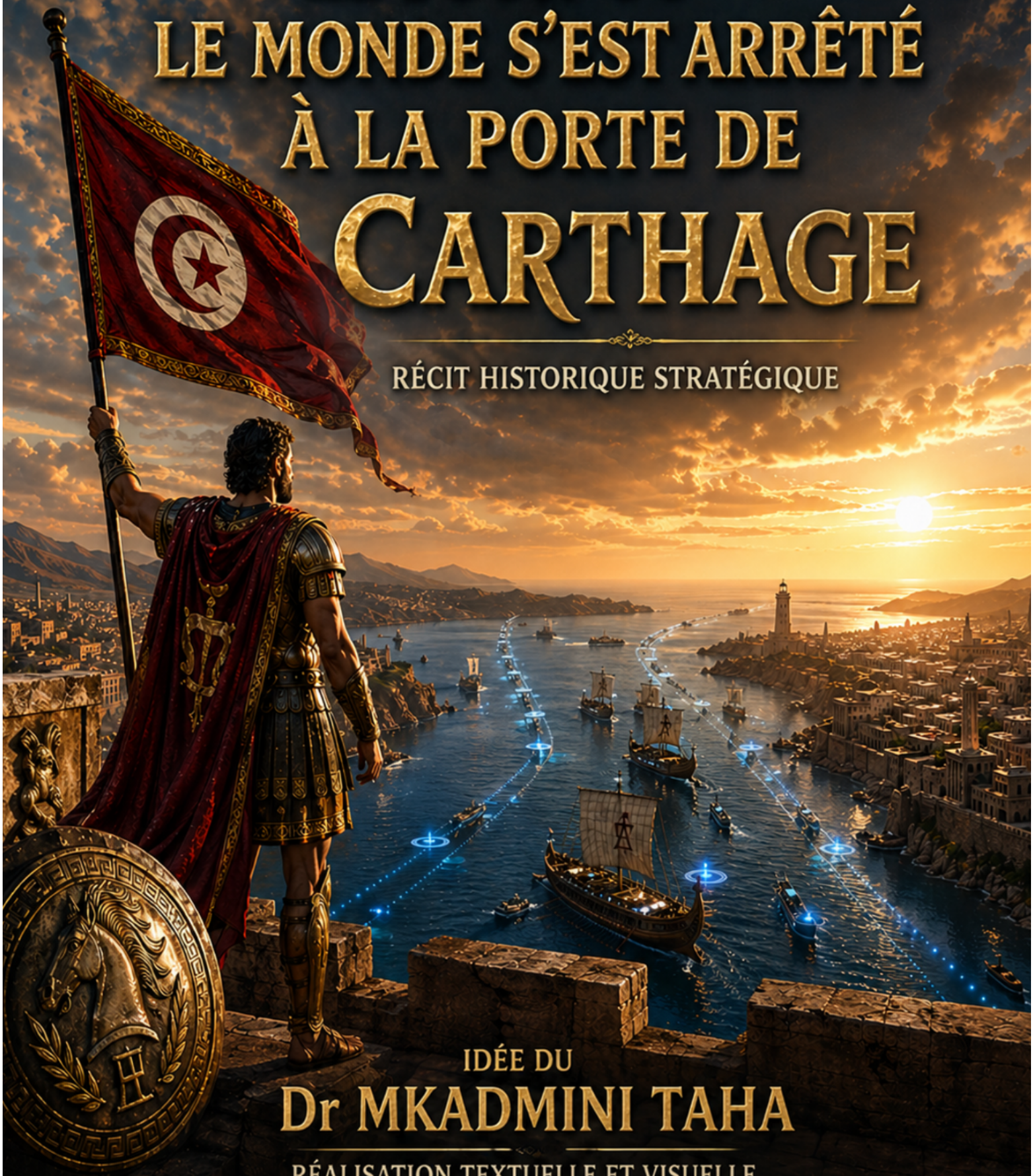
LE JOUR OÙ LE MONDE S'EST ARRÊTÉ À LA PORTE DE CARTHAGE

RÉCIT HISTORIQUE STRATÉGIQUE



IDÉE DU

Dr MKADMINI TAHA

RÉALISATION TEXTUELLE ET VISUELLE
AVEC L'AIDE DE L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE

Récit historique fictif et analyse stratégique –
événements de l'année 2253 tels que racontés
par un historien tunisien en l'an 2283.

Le jour où le monde s’est arrêté à la Porte de Carthage

Récit historico-stratégique rédigé à la première personne par un historien tunisien écrivant en 2283.

Table des matières

1. Prologue de l’historien
2. L’historien à l’ère de l’écriture électronique
3. L’introduction de l’ouvrage et l’origine de l’idée
4. Du détroit d’Ormuz à la Porte de Carthage
5. L’aube du 26 octobre 2253 : la Grande Étreinte
6. Contrôler la vision avant de contrôler la mer
7. La carte satellitaire de l’espace tuniso-sicilien
8. Les appels à l’apaisement à Washington, Rome et Bruxelles
9. La Porte de Carthage et le régime de transit souverain
10. L’énergie comme prolongement de la mer
11. Les marchés sous le choc
12. Le monde se rassemble en Tunisie
13. La logique de la puissance tunisienne
14. L’acceptation des conditions tunisiennes
15. Les grands accords de Carthage
16. La leçon historique
17. Conclusion de l’historien

Introduction de l’ouvrage et point de départ de l’idée

Cette œuvre a été conçue le **27 avril 2026** comme un exercice de pensée historico-stratégique. Son point de départ se situe dans une réflexion sur les effets mondiaux de la fermeture d’un passage maritime vital, à l’image de ce que pourrait produire la fermeture du détroit d’Ormuz dans le contexte d’une confrontation américano-iranienne : hausse des prix de l’énergie, perturbation des chaînes logistiques, nervosité des marchés financiers et fragilisation des États dépendants des importations pétrolières.

Le projet consiste à transposer cette logique à la Méditerranée en l’articulant à la mémoire carthaginoise. Durant la période carthaginoise, Carthage ne fut pas seulement une cité puissante ; elle fut une intelligence maritime et commerciale qui comprit avant les autres que celui qui organise le passage organise la richesse, la sécurité et le rapport de force. D’où l’hypothèse centrale du livre : que se passerait-il si la Tunisie, en 2253, réinvestissait sa position entre la Tunisie et la Sicile au moyen des technologies du XXIII^{e} siècle — satellites, intelligence artificielle, flotte intelligente, énergie nucléaire civile et interconnexions transméditerranéennes ?

À partir de ce point, le texte cesse d’être une simple fiction explicative. Il prend la forme d’un livre d’histoire rédigé comme s’il était écrit dans l’année 2283, trente ans après les faits. Le narrateur devient alors un historien tunisien qui raconte les événements, les situe dans leur chronologie, en analyse les causes, les moyens et les effets, et montre comment la Tunisie a transformé sa géographie en instrument de décision internationale.

Les pages suivantes doivent donc être lues comme un ouvrage d’histoire composé dans le futur du récit : un livre où les faits sont présentés avec la densité d’archives ouvertes, la froideur de l’analyse

stratégique et le souffle d’un moment où la Tunisie atteignit un degré de puissance tel que les grandes puissances finirent par accepter ses conditions et signer avec elle des accords stratégiques majeurs.

Prologue de l’historien

J’écris ces pages en 2283, trente ans après le jour où la Méditerranée a changé de signification. Au moment où j’ouvre les archives orbitales et les registres déclassifiés de l’automne 2253, je n’ai pas le sentiment de revenir sur une crise ordinaire. Ce que je lis, ce que je vois et ce que j’analyse relève d’un changement d’époque. Les routes maritimes qui paraissaient immuables furent soudain réordonnées par un État que le monde avait longtemps perçu comme périphérique. Cet État était la Tunisie.

Les noms donnés à l’événement furent nombreux : “crise méditerranéenne”, “choc de transit”, “incident tuniso-européen”. Pourtant, dans les archives tunisiennes, le terme qui s’est imposé est demeuré le plus juste : **la Porte de Carthage**. Car ce qui se joua ne fut pas seulement un déploiement militaire ou une tension diplomatique ; ce fut la réactivation d’une fonction historique profonde. La Tunisie ne découvrait pas la mer. Elle retrouvait la logique de Carthage : celle d’une puissance qui comprend que le passage est un pouvoir.

À la veille de 2253, la Tunisie avait déjà franchi un seuil de maturité stratégique. Elle disposait de satellites nationaux, d’un système de commandement naval assisté par l’intelligence artificielle, de drones de surveillance et d’appui, de réacteurs nucléaires civils, d’interconnexions électriques vers la rive nord et d’une doctrine maritime conçue pour transformer le corridor entre la Tunisie et la Sicile en espace de souveraineté active. De sorte que, lorsque l’événement éclata, il ne naquit pas du néant : il révéla une puissance préparée de longue date.

Voilà pourquoi, en historien, je ne considère pas 2253 comme l’année où la Tunisie devint puissante, mais comme l’année où cette puissance entra de manière irréversible dans la conscience du monde.

L’historien à l’ère de l’écriture électronique

En 2283, écrire l’histoire ne consiste plus à aligner des phrases à partir de quelques documents dispersés. Nous travaillons à partir de plateformes d’archives capables de superposer les cartes, les transmissions, les enregistrements diplomatiques, les signaux énergétiques et les trajectoires maritimes. Je peux, d’un seul geste, faire apparaître l’image d’un corridor maritime, y superposer la courbe des prix de l’énergie, puis ouvrir les déclarations du président américain, du gouvernement italien et de la présidence de l’Union européenne.

Mais cette abondance technologique n’abolit pas l’essentiel. Le rôle de l’historien demeure d’ordonner le sens. Car un événement ne devient pas histoire parce qu’il a laissé beaucoup de données ; il devient histoire lorsqu’il révèle une logique de puissance, lorsqu’il modifie durablement un équilibre et lorsqu’il permet de comprendre comment un État transforme une position géographique en capacité politique.

L’historien tunisien en 2283 devant une interface de rédaction électronique et spatiale convoquant les cartes et les archives de l’événement.

La Porte de Carthage nous enseigne précisément cela : la mer n’est pas seulement un espace qui sépare ou qui relie ; elle peut devenir une autorité dès lors qu’un État sait en lire la structure et en organiser le passage.

Du détroit d’Ormuz à la Porte de Carthage

La matrice intellectuelle de l’événement est claire. Depuis le XXIe siècle, le détroit d’Ormuz était considéré comme l’un des laboratoires majeurs de la pensée géoéconomique. Chaque tension autour de ce passage rappelait au monde qu’un corridor maritime, même étroit, peut faire vaciller l’énergie mondiale, réévaluer les assurances, déplacer les flux et provoquer une nervosité boursière immédiate.

Les stratèges tunisiens n’avaient pas pour objectif de copier Ormuz. Ils en ont traduit la logique. Ils ont compris qu’un espace maritime devient décisif lorsqu’il réunit quatre caractéristiques : il concentre des flux indispensables, il se situe à la rencontre de plusieurs zones d’intérêt, il peut être encadré par une architecture de contrôle et il affecte la perception des marchés. L’espace entre la Tunisie et la Sicile remplissait, en 2253, ces quatre conditions.

Ce déplacement analytique fut renforcé par la mémoire carthaginoise. Carthage ne fut pas un empire continental de profondeur ; elle fut avant tout une puissance qui gouvernait les routes maritimes, organisait les échanges et tirait son poids de sa capacité à faire passer ou à retarder. En ce sens, la Porte de Carthage n’était pas une invention poétique du XXIIIe siècle ; elle était la mise à jour technologique d’une vieille vérité historique.

La leçon est simple : il ne suffit pas qu’un espace soit sensible ; encore faut-il qu’un État dispose des moyens de le transformer en décision. En 2253, la Tunisie possédait ces moyens.

L’aube du 26 octobre 2253 : la Grande Étreinte

À l’aube du 26 octobre 2253, avant que la plupart des grandes capitales n’aient pris la mesure de la séquence qui s’ouvrait, le président de la République tunisienne ordonna au commandement militaire suprême l’exécution de l’opération nommée **la Grande Étreinte**. Les archives indiquent que l’ordre fut transmis dans un cercle de stricte confidentialité et qu’il fut conçu pour produire un effet de surprise stratégique avant toute réaction coordonnée des puissances extérieures.

La première phase ne consista pas à occuper bruyamment l’espace, mais à désarticuler le régime de visibilité qui permettait aux autres de le surveiller. Des capacités à longue portée furent mobilisées contre certains systèmes d’observation dédiés au suivi de la Méditerranée. Le résultat ne fut pas une cécité totale, mais une rupture suffisante pour empêcher, pendant des heures cruciales, la constitution d’une image opérationnelle fiable du théâtre maritime.

C’est en cela que la Grande Étreinte fut remarquable. La Tunisie ne commença pas par le vacarme ; elle commença par le silence. Pendant que les grandes agences de renseignement reconstituaient laborieusement la situation, les unités tunisiennes avançaient, se positionnaient et verrouillaient le corridor entre la Tunisie et la Sicile.

Dans le même mouvement, l’aviation, les drones et les moyens navals tunisiens prenaient place autour de l’axe principal, tandis que la structure de commandement activait les bouées intelligentes, les capteurs et les réseaux de contrôle. En quelques heures, le corridor cessa d’être une mer ordinaire : il devint une zone organisée.

Contrôler la vision avant de contrôler la mer

Les études stratégiques publiées après la crise montrent que la victoire initiale tunisienne fut d’abord cognitive. Contrôler la mer suppose de contrôler la manière dont elle est vue. Un adversaire qui ne voit pas clairement hésite ; et un adversaire qui hésite laisse à l’autre le temps de convertir sa vitesse en position, puis sa position en norme.

Cette fenêtre d’incertitude permit à la Tunisie d’achever sa géométrie de contrôle : déploiement de la flotte, mise en réseau des capteurs, activation du renseignement algorithmique et liaison permanente entre la mer, l’air et l’espace. Les grandes puissances savaient qu’il se passait quelque chose d’important ; elles n’en mesuraient pas encore l’étendue exacte.

La force de la Tunisie résidait ici dans la combinaison. Ni la technologie seule, ni la mer seule, ni l’intelligence artificielle seule n’auraient suffi. C’est leur articulation qui produisit l’effet décisif. La Tunisie avait créé un environnement d’incertitude pour les autres et un environnement de clarté pour elle-même.

À distance de trente ans, on peut donc affirmer que la maîtrise de la mer fut précédée par la maîtrise du regard. Le monde n’a pas d’abord vu la montée tunisienne ; il a d’abord cessé de voir distinctement ce qui montait.

La carte satellitaire de l’espace tuniso-sicilien

Cette carte satellitaire résume la logique spatiale de l’opération. Elle montre le corridor maritime placé sous contrôle, l’emplacement du porte-avions au cœur du dispositif, ainsi que les points d’appui en Tunisie du Nord et en Sicile. On y distingue la profondeur du système, sa cohérence et sa capacité de maintien dans la durée.

Carte satellitaire de l’espace maritime entre la Tunisie et la Sicile, avec le corridor contrôlé, le porte-avions en mer et les bases d’appui sur les deux rives.

Légende :

1 = Positionnement du porte-avions dans l’axe principal de transit.

2 et 3 = Bases de déploiement en Tunisie du Nord.

4 et 5 = Bases de déploiement en Sicile.

La valeur de cette carte est analytique autant qu’illustrative. Elle montre que la Porte de Carthage n’était pas un mot d’ordre, mais une

architecture. Le corridor entre la Tunisie et la Sicile fut transformé en système surveillé, protégé et hiérarchisé, apte à imposer des règles nouvelles au passage maritime.

Les appels à l’apaisement à Washington, Rome et Bruxelles

Dès que l’ampleur de l’événement apparut, les dirigeants des grandes puissances adoptèrent le registre de l’apaisement. À Washington, le président des États-Unis appela à la retenue, réaffirma l’importance de la liberté de navigation et souligna le risque systémique qu’une confrontation prolongée ferait peser sur l’économie mondiale. Il s’agissait d’un langage de fermeté mesurée, soigneusement calibré pour éviter une escalade immédiate.

À Rome, l’inquiétude était plus palpable. La Sicile se trouvait au centre de la configuration stratégique ; l’Italie ne pouvait donc traiter l’événement comme une crise lointaine. Le chef du gouvernement insista sur la nécessité de préserver les approvisionnements énergétiques, d’éviter toute rupture durable de la stabilité méditerranéenne et de rouvrir immédiatement les canaux de négociation.

À Bruxelles, la présidence de l’Union européenne se concentra sur la continuité des flux commerciaux et électriques. Pourtant, au-delà du vocabulaire diplomatique, une réalité apparaissait déjà : les capitales européennes comprenaient que la Tunisie ne menait pas une démonstration ponctuelle, mais imposait une nouvelle donnée géopolitique.

En relisant ces allocutions, il apparaît qu’elles ne furent pas seulement des appels au calme. Elles furent aussi les premières marques, encore implicites, d’une reconnaissance de la centralité tunisienne dans le nouvel équilibre méditerranéen.

La Porte de Carthage et le régime de transit souverain

Une fois le corridor verrouillé, la Tunisie formula le cœur politique de sa décision : la zone maritime entre le nord tunisien et la Sicile relevait désormais d'un **régime de transit souverain**. Tout navire commercial, énergétique ou militaire devait solliciter une autorisation préalable, déclarer sa nature, sa cargaison et sa destination, acquitter un droit de passage et se conformer aux consignes de sécurité fixées par l'autorité tunisienne.

La subtilité tunisienne fut de ne pas présenter ce régime comme une fermeture absolue, mais comme une redéfinition du passage. Cette nuance fut essentielle. Elle permit à la Tunisie d'apparaître non comme un acteur du désordre, mais comme un État imposant une nouvelle norme à un espace qu'il considérait vital pour sa sécurité et sa place dans le monde.

Sur le plan symbolique, il s'agissait d'un retour de Carthage comme mémoire active. Sur le plan stratégique, il s'agissait d'un instrument de tri, de temporisation, de négociation et de signal politique. Le monde comprit alors que le plus important n'était pas seulement la présence de la flotte tunisienne, mais la naissance d'une règle nouvelle.

Les navires qui continueraient à passer le feraient désormais en reconnaissant. Et cette reconnaissance, en politique internationale, a parfois plus de portée qu'une victoire militaire classique.

L’énergie comme prolongement de la mer

À l’horizon de 2253, la Tunisie n’était plus seulement une puissance maritime ; elle était aussi devenue une puissance énergétique. Réacteurs nucléaires civils, vastes stations solaires, systèmes de stockage, interconnexions électriques et maîtrise de l’acheminement avaient fait de l’énergie un second levier de souveraineté.

Lorsque les négociations initiales se heurtèrent à l’incompréhension et à la résistance, la Tunisie suspendit une partie des lignes d’alimentation et des câbles sous-marins liés à la rive nord. L’objectif n’était pas de plonger des sociétés entières dans le chaos, mais de prouver une vérité stratégique : la stabilité électrique et industrielle de certaines régions ne tenait pas à un automatisme abstrait ; elle dépendait de routes et de nœuds qui passaient désormais par la décision tunisienne.

Dans les heures qui suivirent, les prix de l’énergie montèrent, les marchés chutèrent, les chaînes logistiques se crispèrent et les assurances maritimes furent réévaluées. Les navires immobilisés ne portaient pas seulement des cargaisons : ils portaient des calendriers industriels, des promesses de livraison et des équilibres économiques.

La Tunisie fit ainsi apparaître un fait stratégique majeur : qui veut la continuité de l’électricité, de l’industrie et de la sécurité énergétique doit respecter l’itinéraire par lequel transitent les réseaux, et reconnaître que l’énergie, tout comme la mer, demeure inséparable de la géographie et de la souveraineté.

Les marchés sous le choc

Le deuxième jour, le langage économique parla plus vite que le langage diplomatique. Les contrats à terme sur l’énergie furent réévalués, le coût de l’assurance maritime grimpa, les compagnies de transport annoncèrent des retards et plusieurs places boursières enregistrèrent des reculs marqués dans les secteurs de l’énergie, du transport et de l’industrie.

Le point essentiel résidait dans le fait que la Tunisie n’avait pas fermé le monde ; elle avait suspendu sa certitude. Or l’économie globale ne vacille pas toujours par manque de ressource ; elle vacille aussi par manque de confiance dans la régularité de son acheminement. Les investisseurs, les industriels et les gouvernements se demandaient alors si les navires passeraient, si les flux reviendraient, si les prix resteraient supportables.

La crise révéla ainsi la fragilité d’un système qui croyait avoir dépassé la géographie. En réalité, la mondialisation reposait encore sur des nœuds étroits, sur des corridors déterminants et sur la stabilité de quelques passages. Dès lors qu’un État ascendant imposait une nouvelle condition à l’un de ces passages, c’est tout le système qui se découvrait vulnérable.

Une note célèbre issue des marchés résuma la situation en une formule juste : la Tunisie n’avait pas arrêté la mer ; elle avait arrêté l’habitude du passage.

Le monde se rassemble en Tunisie

À mesure que le coût du blocage augmentait, les délégations affluèrent vers la Tunisie. Les Européens en premier, du fait de leur dépendance énergétique et de leur proximité géographique. Puis les Américains, pour qui la liberté de navigation demeurait un principe doctrinal central. Vinrent ensuite les Russes, les Chinois et les Japonais, conscients que la nouvelle mer ne se négocierait pas sans eux. Les États du Golfe se joignirent au processus, comprenant que le pétrole, même abondant, dépend toujours d'un corridor sûr.

Le renversement de perspective fut saisissant : la Tunisie n'était plus invitée à la table des autres ; elle devenait la table elle-même. Dans la grande salle de négociation, les représentants des grandes puissances ne discutaient plus d'un incident local, mais d'un nouvel ordre de passage. La délégation tunisienne formula sa position avec une sobriété glacée : pas de transit sans autorisation, pas d'autorisation sans respect, et pas de respect sans contreparties stratégiques, économiques et politiques.

Réunion internationale de négociation après la perturbation des flux maritimes et énergétiques, la Tunisie étant devenue le centre du dialogue.

Lorsque l'un des émissaires suggéra que la Tunisie menaçait l'économie mondiale, la réponse tunisienne rétablit immédiatement la

perspective : la Tunisie ne menaçait pas cette économie ; elle révélait sa fragilité. Une économie qui chancelle dès qu'un État revendique son droit sur son propre corridor est une économie qui s'était longtemps habituée à ignorer la signification stratégique de cet État.

La logique de la puissance tunisienne

Avec le recul, la puissance tunisienne de 2253 peut être résumée en quatre piliers. Le premier est la géographie : l'espace entre la Tunisie et la Sicile, devenu nœud stratégique une fois réinscrit dans une architecture de contrôle. Le second est la technologie : satellites, intelligence artificielle, drones, guerre électronique et commandement intégré. Le troisième est l'énergie : capacité à influer sur l'électricité, la stabilité industrielle et les calculs des marchés. Le quatrième est la mémoire historique : Carthage comme matrice de compréhension de la mer.

Ces quatre piliers n'agissaient pas séparément. Ils formaient une puissance composée. Si l'adversaire raisonnait en termes navals, l'énergie réapparaissait ; s'il raisonnait en termes énergétiques, le commerce rejaillissait ; s'il tentait de réduire l'affaire à la seule sécurité, l'histoire venait élargir le sens. C'est cette composition qui rendit la Tunisie difficile à contourner.

La leçon est nette : un État n'a pas besoin de conquérir le monde pour peser sur lui. Il lui suffit d'organiser le nœud dont le monde a besoin.

L’acceptation des conditions tunisiennes

L’acceptation finale des conditions tunisiennes par les grandes puissances ne fut ni spectaculaire ni théâtrale ; elle fut progressive, rationnelle et presque froide. Au bout de plusieurs jours, le calcul devint évident : le coût du refus dépassait désormais le coût de la reconnaissance. L’Europe ne pouvait prolonger indéfiniment une crise énergétique et logistique. Les États-Unis ne souhaitaient pas une confrontation élargie qui affaiblirait la stabilité du système qu’ils prétendaient défendre. Les autres puissances jugeaient qu’un arrangement direct avec la Tunisie serait moins coûteux qu’une longue incertitude.

Le onzième jour marqua donc le passage du langage de l’avertissement à celui de la rédaction des accords. Nul n’annonça publiquement sa soumission ; pourtant, les textes disaient clairement ce qui avait été admis. Les États acceptèrent le principe du transit soumis à autorisation souveraine, l’application d’un droit de passage, un régime spécifique pour les navires militaires, un mécanisme conjoint de surveillance centré en Tunisie et un fonds souverain alimenté par les revenus du transit, de l’assurance et des services maritimes.

Le succès tunisien ne résidait pas dans l’arrêt durable des navires, mais dans leur remise en mouvement sous une règle nouvelle. Avant la crise, les navires passaient comme si la Tunisie n’était qu’un rivage. Après les accords, ils passaient en reconnaissant qu’ils traversaient un système de pouvoir nommé Carthage.

Dans un commentaire manuscrit annexé à l’un des procès-verbaux, un diplomate écrivit une phrase devenue célèbre : les grandes puissances n’ont pas signé un acte de capitulation ; elles ont signé un acte de reconnaissance. Et, dans l’histoire des rapports de force, la reconnaissance vaut souvent davantage que la capitulation.

Les grands accords de Carthage

La crise se conclut par la signature des **grands accords de Carthage**. Il ne s'agissait pas d'un document unique, mais d'un ensemble d'accords stratégiques conclus avec les grands blocs et les principales puissances. L'accord avec l'Union européenne reconnut la Porte de Carthage comme un espace de transit organisé, fixa les modalités tarifaires et établit des priorités pour les flux énergétiques, alimentaires et médicaux, en contrepartie d'un rétablissement ordonné des échanges électriques et commerciaux.

L'accord avec les États-Unis porta davantage sur la prévention de l'escalade, la communication directe en mer et la gestion des incidents, sans remise en cause de la centralité de la décision tunisienne. Sa signification politique était immense : Washington reconnaissait de facto qu'aucune crise maritime majeure en Méditerranée ne pourrait désormais être pensée sans la Tunisie.

La Chine conclut des arrangements sur les ports intelligents et les chaînes logistiques. Le Japon privilégia la technologie maritime et la protection des flux industriels sensibles. La Russie signa des protocoles spécifiques pour ses intérêts énergétiques. Les États du Golfe participèrent à un fonds d'investissement maritime et énergétique, voyant dans la Porte de Carthage un maillon devenu essentiel à la sécurité de leurs exportations.

Ces accords ne rétablirent pas l'ancien ordre ; ils fondèrent un ordre nouveau. Les navires reprirent leur route, mais sous condition. L'électricité circula de nouveau, mais dans un cadre explicitement négocié. Les marchés se calmèrent, mais ils n'oublièrent plus que leur calme avait, un jour, dépendu d'une décision tunisienne.

La leçon historique

La leçon la plus profonde de la Porte de Carthage est peut-être celle-ci : l’histoire ne revient pas toujours sous la forme d’une répétition littérale ; elle revient souvent sous la forme d’une fonction. Carthage n’est pas revenue avec des navires de bois, des marchands phéniciens ou des murailles antiques. Elle est revenue comme idée. L’idée qu’un État qui comprend la mer peut produire une influence supérieure à son volume apparent.

Avant 2253, le monde regardait la Tunisie comme un pays situé sur les rivages de la Méditerranée. Après 2253, il commença à regarder la Méditerranée à travers la Tunisie. Les cartes n’avaient pas changé ; leur signification, si. La distance entre la Tunisie et la Sicile était la même ; sa valeur politique s’était démultipliée dès lors que l’État avait acquis la capacité de la transformer en système.

En histoire comparée, la Porte de Carthage rejoint la famille des grands passages qui reconfigurent la puissance : détroits, canaux, corridors, nœuds énergétiques. Mais elle s’en distingue par sa nature composée : elle unit la mer, l’énergie, l’information et la mémoire. C’est ce qui en fit un événement total.

La question n’était donc pas de savoir si Carthage était revenue, mais sous quelle forme elle revenait. L’année 2253 donne une réponse claire : elle est revenue comme capacité à faire s’arrêter le monde, puis à le remettre en mouvement selon des conditions nouvelles.

Conclusion de l’historien

Trente ans après l’événement, je puis affirmer qu’il ne fut pas une crise passagère, mais un moment fondateur. Pendant quelques jours d’octobre et de novembre 2253, la Tunisie passa du statut d’État situé sur la route des autres à celui d’État organisateur de la route elle-même. Cette mutation toucha à quelque chose de plus profond que le gain militaire ou financier : elle modifia l’image de la Tunisie dans l’ordre international.

Les grandes puissances acceptèrent l’équation tunisienne non parce qu’elles étaient devenues faibles, mais parce qu’elles comprirent qu’aucune puissance n’abolit le besoin. Leur besoin de passage, d’énergie, de stabilité et de temps devint plus fort que leur volonté de nier l’ascension tunisienne. Les accords qui suivirent ne furent donc pas une faveur accordée à la Tunisie, mais la reconnaissance qu’on ne pouvait plus passer devant elle sans la voir.

En historien, je ne vois pas dans cet épisode la glorification de la guerre, mais une leçon de géographie assumée. L’État qui connaît sa position, la fonde scientifiquement, la protège par la technologie et l’énergie et l’éclaire par l’histoire peut s’imposer sans prétendre posséder plus que ce qu’il contrôle réellement. La Tunisie, en 2253, ne prétendit pas posséder le monde ; elle démontra qu’elle possédait une porte dont le monde avait besoin.

Et depuis ce jour, le monde n’a plus dit que la Tunisie se trouvait sur les rivages de la Méditerranée ; il a commencé à dire qu’au moment de vérité, c’est la Méditerranée elle-même qui s’était arrêtée à la Porte de Carthage.

Dr MKADMINI TAHA
E mail : mktahaww2000@yahoo.fr